

Tertitten

Urskog-Hølandsbanens medlemsblad nr. 85 - oktober 1992



Tertitten

Medlemsblad for foreningen Tertitten

Redaktør: Jan Deram
Redaksjon: Aud K. Brevig
Erik Borgersen

Redaksjonens adresse:
Postboks 59 - 1920 Sørumsand

Annonsepriser:
Baksiden kr. 1400,- 1/1 side kr. 800,-

Stiftelsen

Urskog-Hølandsbanen

driver på idealistisk basis Tertitten, smalsporet museumsjernbane ved Sørumsand, Akershus fylke. Medlem av Norske Kunst- og Kulturhistoriske muséer.

Postboks 59, 1920 Sørumsand

Bankgiro: 1624.65.35500
Postgiro: 2 06 77 18

Kontor:
Sørumsand stasjon

Tlf. (06) 82 69 70 (Telefonsvarer mottar beskjeder utenom kontortid.)
Tlf. Bingsfoss (06) 82 72 65

Driftsbestyrer Finn Halling
Trafikksjef Erik Borgersen

Stiftelsens styreformann: Gunnar Apeland

Avd.ing. Vidar Skilnand

Medlemsskap:
Støtte- kr. 175,- , Aktiv kr. 90,-,
Familie: En betaler full pris,
deretter kr. 60,- pr. person
Livsvarig: kr. 1750,-
Bedrifter: kr. 1000,-

Damp tog kjøres hver søndag fra 3. søndag i juni til første søndag i september kl. 10.30, 11.30, 12.30, 13.30 og 14.30

Høsten

er her for fullt, og Tertittens egentlige driftssesong er over for i år. Men bare egentlig! Dagen før disse linjer ble skrevet hadde vi charterkjøring, og det skal faktisk kjøres enda mer i 1992. For første gang i vår historie skal vi arrangere *julekjøring*, og vi får altså en driftssesong som varer i over 1/2 år!

Den observante leser vil merke at teksten i spalten til venstre er noe endret fra tidligere. Det skyldes at A/L Urskog-Hølandsbanen er historie, fra og med årets generalforsamling i mai er UHB en stiftelse, og vi har skiftet formann. Stor takk til Roar (Stenersen), som i mange år har vært andelslagets styreformann, og hjertelig velkommen til Gunnar Apeland, som er blitt stiftelsens første styreformann.

Denne utgaven av Tertitten inneholder foruten fylldige referater fra årets driftssesong, litt av hvert om UHB og om andre jernbaner. Redaktøren har imidlertid en inntrengende *bønn* til skriveføre medlemmer: Send oss bidrag til bladet, det er grenser for hvor mye vi kan "suge av eget bryst". Takk til bidragsyterne i dette nummeret. Sett deg godt tilrette, la høstvær være høstvær, og hygg deg med herværende utgave av bladet!

Jan Deram

Av innholdet:

<i>Stiftelsen UHB</i>	s. 3
<i>Driften 1992</i>	s. 7
<i>Sabotasje</i>	s.11
<i>Bryllup på Tertitten</i>	s.13
<i>Medlemstur til Nora</i>	s.17
<i>Fra et fotoalbum</i>	s.19
<i>Fra krigens dager</i>	s.21
<i>NSB's uniformreglement</i>	
<i>fra 1950-årene</i>	s.27
<i>Numedalsbanen lever</i>	s.29
<i>Et besøk på Nesttun-Osbanen</i>	s.31
<i>Achenseebanen i Tirol</i>	s.37

Der intet annet er nevnt i teksten eller ved bildet er fotos tatt av Erik Borgersen

Forsidebilde: Innkjøring i den nye lokstallen.
(Foto: Erik Borgersen)



Stiftelse

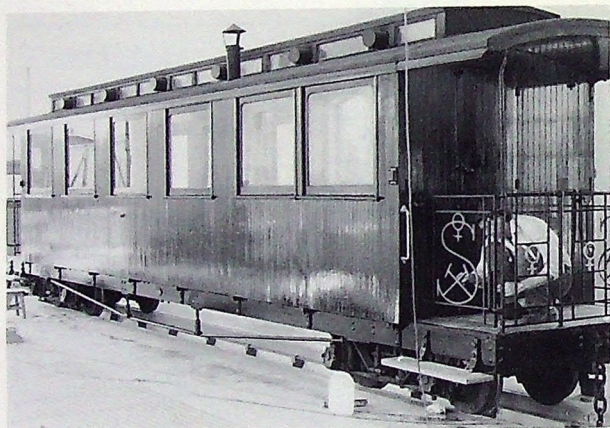
Generalforsamlingen i andelslaget oppnevnte for to år tilbake en komité for å se på organisasjonsformen. Andelshaverne følte at A/L ikke lenger var det riktige for en så omfattende virksomhet som UHB etterhvert hadde blitt.

Komitéen knyttet til seg advokathjelp, og kom frem til at stiftelse ville være en hensiktsmessig og juridisk sett god løsning. Hovedbegrunnelsen var at denne organisasjonsformen bedre sikrer verdiene i og driften av museumsbanen. Denne løsningen ville også kunne få kommune og fylke inn på en mer forpliktende måte.

Omdanningen skjedde gjennom enstemmig vedtak ved generalforsamlingen i år. Stiftelsen UHB er en direkte fortsettelse av andelslaget. All frivillig virksomhet gjøres av medlemmer av "venneforeningen" Tertitten, som er en direkte videreføring av "Drifts- og vedlikeholdsavdelingen". Leder av Tertitten er driftsbestyreren, og øverste organ er årsmøte. Styret i Stiftelsen består av fire personer valgt av årsmøte i Tertitten (inkludert driftsbestyreren), og ett medlem fra henholdsvis Sørums kommune, Aurskog-Høland kommune og Akershus fylke.

Inntil videre fungerer driftsbestyreren som daglig leder av stiftelsen. Stiftelsens styre har gått inn for å få tilsatt en daglig leder så snart som mulig.

Styret består av Gunnar Apeland (formann), Erik Borgersen (varaformann), Øivind Midtskogen, Finn Halling, Claus Andreas Hygen (Ak. fylke), Olaf Kåre Grimstad (Sørums) og Dagfinn Lunner (Aurskog-Høland).



*Co 10
(Sulitjelmabanens
vogn BC03) ble
behørig pusset
opp for årets
driftsseason. Den
var første enhet til
hovedpuss i det
nye verkstedet!*





Nye medlemmer ønskes velkommen av denne gjengen: Fra v. Stomperud, Øvind Midtskogen, Trond Dehli, Håvard Pedersen, Jan Kaprol, Tore Dyrseth, Svein Ove Johnsrud, Johan Johansen og Finn Halling.

Medlemsnytt

Nye medlemmer:

Otto Nattestad Hansen		Akershus
Gunnar Apeland	Aktiv	"
Arnfinn Buhol		"
Tore C. Moen		Hordaland
Elin Breivik		Akershus
Geir Breivik		"
Kai Bistrøm		"
Lillian Ødegård		Oslo
Knut Ødegård		"
Aurskog Historielag v. Michael Hammer		Akershus
Hans Petter Furuborg		Vest-Agder
Atle Rypern	Aktiv	Akershus
Kjell Nome		Oslo
Hans Riddervold		Oslo
Terje Sagen		Oslo
Richard Morgan	Aktiv	Akershus
Kaspar Christophersen	Aktiv	Sverige
Einar Grepperud		Akershus
Øyvind Hofseth	Aktiv	"

Nytt av året er lokalforening i Aurskog-Høland, som teller mange nye medlemmer. Flere har meldt seg inn som aktive medlemmer, og har vært i sving med maling og sikring av tømmerkranen på Skulerud, funnet en gammel lok-plog som vi har fått til Sørumsand, og "funnet" den originale Finstadbru stasjon (flyttes til Bingsfoss).

Vi ønsker lokalforeningen lykke til, og regner med at flere sambygdinger sikkert får øynene opp for dette interessante og spennende arbeidet. Vi er også glade for at vi har fått flere nye krefter med oss i arbeidet for banen her på Sørumsand. Velkommen til alle!

Aud Kristin Brevig

Foreløpig driftsstatistikk 1992

Ordinære driftsdager

	21/6	28/6	5/7	12/7	19/7	26/7	2/8	9/8	16/8	23/8	30/8	6/9	13/9
751	-	50	79	90	31	24	24	45	16	26	20	16	-
753	149	93	140	112	117	73	54	114	53	49	149	76	76
755	171	161	180	141	172	126	107	169	94	98	135	103	40
757	166	131	125	169	172	143	142	143	70	62	47	77	40
759	111	65	84	53	111	66	87	41	34	15	58	56	25
5047	-	-	-	16	19	4	8	22	-	5	6	16	15
Sum	597	500	608	581	622	436	422	534	267	255	415	344	196
												Sum	5777

Charter

	10/6	11/6	12/6	Sum 10.-12.6		20/6	27/6	29/8	3/10
<i>Kl. 9.30</i>	111	147	134	392	Ett tog på hver av de følgende datoene →	48	15	85	44
<i>10.20</i>	161	146	131	438					
<i>11.10</i>	132	157	143	432					
<i>12.00</i>	151	136	150	437					
<i>13.00</i>	15	142		157					
<i>18.00</i>	120			120					
Sum	690	728	558 + 13 billetter	1989		Charterreisende totalt hittil:			<u>2194</u>

Andre

	13/6
753	35
755	34
757	62
759	57
Sum	201



Totalt antall besøkende pr. 5.oktober: 8172



Årets skolebarnkjøring ble suksess, med nesten 2000 besøkende på 3 dager.

Driften

For første gang leser du driftsartikkelen i Tertitten før årets siste tog har gått! Og det enda høstmørket har senket seg forlengst. Grunnen er at vi har nærmest fått helårlig drift etter at verkstedet ble tatt i bruk. Vi har hatt en brukbar "ordinær" driftssesong, og med et spesielt godt resultat av barnehage- og skolekjøringen.

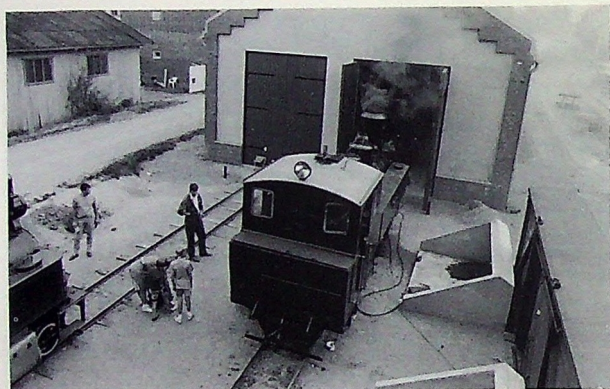
Til nå har 8172 besøkt Tertitten i år. Sesongen startet med charterkjøring for skole- og barnehagebarn tre dager i juni. Vi jobbet for å få ekstra bra belegg, og strategien var flere tog pr. dag. I stedet for å la toget stå i ca 50 minutter på Bingsfoss mens folket har picnic, la vi opp til å kjøre togene kontinuerlig med 50 min. mellom hver avgang. På Bingsfoss skulle dermed de besøkende bli igjen til neste tog. 5 togavganger pr. dag ble tilbudt.

I overkant av 2000 plasser ble bestilt til de 3 dagene, og vi var nokså spente på hvordan driftsopplegget ville forløpe. Her skulle jo ca. 150 personer av, og 150 personer

på toget på Bingsfoss i løpet av 5 minutter. Erfaringen ble meget god, vi fikk godord fra barnehagepersonalet og lærerne. Mange stod faktisk over to tog, og ble 1t. og 40 min. på Bingsfoss. Ingen tvil om at vi til neste år vil gjenta dette opplegget.

Den ordinære sesongen startet i år først 21/6. Kjøring tidlig i juni har aldri vært noen suksess, og det er andre preserende oppgaver å bruke ressurser på på den tiden. Imidlertid kjørte vi i forbindelse med Sørumsand-dagene lørdag den 13.

Vi hadde ikke spesielle arrangementer eller andre PR-gimmicks ved starten i år. I tillegg til det vanlige markedsføringsarbeidet



Nytt i år er at lok'ene stalles og fyres opp i Sorumsand.



Sorumsand drifts-banegård.



10.6 kjørte vi for Ullensaker Røde Kors' besøks-tjeneste. De eldre ble fraktet i veteranbiler fra Romerike gammelbilklubb.

har vi siden i fjor høst deltatt i prosjektet Nordre Øyeren /Glomma som reiselivs-område. Det er et samarbeid mellom Sørum og Fet kommuner, Fetsund lenser, Olavsgård hotell, "See Möve" og Akershus Reiselivsråd. Området skal utvikles og markedsføres som et produkt-område. Felles brosjyre er laget og det er gjort andre markedsføringstiltak.

Jevnt i juli

Sesongen startet med nesten 600 den første dagen. Vi hadde lagt opp til ikke å kjøre 10.30-avgangen i juni, men det var bare å sette opp tog 751 helgen etter. Utover i juli ble besøket meget jevnt og godt, med rundt 600 hver dag. Det er langt bedre enn vi er vant til i juli. Riktignok var vi klar over at sesongen var kortere i år så noen rekord var utenfor rekkevidde, men drømte gjorde vi om saftige besøksdager i august - vår beste tid.

Akk o ve, værgudene rammet driften, og sendte øsende regn over oss. Besøket dabbet av, skjønt 9/8 fant faktisk 534 sjeler veien gjennom det våte og frem til oss. 6/9 la vi opp til to-togsdrift med godstog i tillegg til passasjertogene. Uheldigvis røk et kjelrør på HØLAND, så PRYDZ måtte ta seg av togene alene. Vi satte inn godsvogner i de ordinære tog, og skiftet både i Bingsfoss og Sørumsand stasjoner. Det var populært blant de reisende.

13/9 avrundet vi den "vanlige" sesongen med fire togpar. Utover høsten er det chartertog som kan tilbys. Vi kjørte et 3.oktober, det var bestilt av et av banens mangeårige medlemmer, Magne Glomnes, i anledning av hans 50-årsdag. Det ble et virkelig aftenstog, i høstmørket med parafinbelysning i vognene, og parafinlys i innkjørsignalet på Sørumsand. Snakker om stemning! Det vi planlegger videre er kjøring i forbindelse med jule- og nyttårsfeiring.

Ruteopplegget i år var det samme som i fjor, bortsett fra at 10.30-toget ikke var satt opp i juni og september. Erfaringen viser nå at det ikke var så fornuftig, vi bør ha like avgangstider gjennom hele drifts sesongen. Det var vanskelig å kommunisere dette ruteopplegget ut til publikum.

Løsløk ble godstog

Nytt i år var at lokene fyres opp og stalles i Sørumsand. Vi satte opp løsløk til Bingsfoss 9.30, og løsløk tilbake etter innskifting. Underveis i sesongen ble det oppdaget at endel reisende fra See Möve dukket opp litt over kl. 15. Vi tilbød disse å reise i 5047, og tok med CF05 tilbake til Sørumsand. Dermed ble ruteopplegget endret. Løsløkene ble innstilt, og Gt 5045 ble innført, med avgang 9.25 fra Sørumsand. Toget ble kjørt for personale og kaffe/brus-folket. Dessuten satte vi opp Gt 5048 fra Bingsfoss kl. 15.55. Dermed slo vi to fluer i en smekk. Reisende kl. 14.30 fikk mulighet til å bli over en time på Bingsfoss, og de som kom for sent til siste tog fikk som plaster på såret anledning til en tur tur/retur Bingsfoss til redusert pris. Dette vil bli gjentatt til neste år, for det ble suksess. CF05 var i utgangspunktet beregnet til disse togene, men noen ganger måtte 5048 forsterkes!

Vi ser dessverre at 10.30-toget har, med få unntak, dårlig belegg. Mere jobbing må til på markedsføringssiden for å få opp tallene der, tilsvarende er det for 14.30-avgangen. Selv om det var vært som først og fremst la en demper på besøket i år, så ser vi at det kan være verdt å prøve å legge opp til flere spesielle arrangementer, mere opplevelser for publikum. Det blir stadig flere og flere fritidstilbud for folk. Her ligger det spennende utfordringer.

Erik Borgersen, Trafikksjef.





*Damploket fanger
interessen i alle
aldersgrupper.*

*Gammel-biler lager
miljø!*

"Tertitten-ansatt nær spiddet."

Akershus arbeiderblad/Romerikes blad



Skinnebiten pekte rett mot meg da jeg kom ut av tunnelen. Jeg hadde ingen sjanse til å stoppe i tide, forteller Vidar Skilnand. (Foto: Morgan Andersen)

Torsdag 27. august i år sto ovennevnte overskrift over 5 spalter i Akerhus Arbeiderblad/Romerikes Blad. Vår avdelingsingeniør, Vidar Skilnand, hadde dagen før vært utsatt for en stygg opplevelse under arbeid på banen, og med avisens tillatelse hitsetter vi journalist Ulf Nygaards artikkel.

Traff skinnebilens understell

- Denne jernbaneskinna traff fem centimeter under beina til avdelingsingeniør Vidar Skilnand. Bare tilfeldigheter gjorde at skinnen, som var plassert på skrå opp mot sporet, ble oppdaget før turistene inntar Tertitten søndag morgen.

Noen hadde flyttet den 90 kilo tunge skinnebiten av massivt stål. Den pekte rett mot kjøreretningen da Vidar Skilnand kom ut av Tønsberg tunnel noen hundre meter fra Sørumsand stasjon med Urskog-Hølandsbanens skinnebil Cmb1, onsdag ettermiddag.

Nok til å velte loket

- Dette kunne endt i en dødsulykke. En slik skinnebit er nok til å velte et damplok, sier Vidar Skilnand, en knapp time etter at han selv nesten ble spiddet av jernbaneskinna.

Forakslen på skinnebussen han kjørte ble slått i filler rett under beina hans. Den må repareres for flere tusen kroner. Selv om jegkjøret i bare 25 km/t, hadde jeg ingen sjanse til å stoppe i tide. Han tror ikke det dreier seg om guttestreker, til det er skinna for tung, mener han.

Anmeldt til politiet

Forholdet er allerede anmeldt til politiet, og som lensmannen sa: "Dette var nesten drapsforsøk". Invertfall sabotasje om det er gjort bevisst eller ubevisst, sier Skilnand, preget av nestenulykken.

Søndag morgen reiser det første Tertitenloket ut med turister på slep. - Hadde jeg ikke tatt en inspeksjonstur idag ville skinnebiten ligget der søndag, og første tog har gjrene opptil 30 passasjerer. Med stor sannsynlighet kunne toget ha sporet av, og hvis et damlokomotiv velter er sjansene store for at detkan ende i katastrofe. Lokføreren er spesielt utsatt. Han kan få loket over seg og

knuses, eller bli skoldet av kokende vann og damp fra dampkjelen, sier Skilnand.

Bevisst handling

Skinnebiten er bevisst flyttet på. Jeg tør ikke si hensikten, men følgene kunne vært verre enn de ble, sier lensmannsførstebetjent Leif Hestvik ved Sørums lensmannskontor.

Flyttingen av skinnebiten må ha skjedd i første del av denne uken. Stedet ligger forholdsvis tett ved bebyggelsen, og hvis noen har sett noe som kan knyttes til saken, er vi interessert i tips. Handlingen er utrolig uvetting og i tillegg klart straffbar, idet den lett kunne ha skadet mennesker. Heldigvis gikk det bra denne gangen, sier Hestvik.

SØRUMSAND
BYGNINGSARTIKLER **BYGG**

1920 Sørumsand. Tlf. 06-82 72 66. Fax 06-82 73 33.



BYGG og
hobby

Bryllup på Tertitten!



Det er ikke hverdagskost med bryllup på Urskog-Hølandsbanen, men hva passet vel egentlig bedre enn det, da vår avdelingsingeniør, Vidar, og hans utkårede, Pia, skulle smis i hymens lenker. Mens andre kommer til kirke eller rådhus i bil, valgte Pia og Vidar å komme med Tertitten, og seremonien foregikk selvfølgelig i vårt vakre parkområde på Bingsfoss.

Dommerfullmektig Rune Vikan var i sin tale tydelig inspirert av omgivelsene. Vielsen foregikk i. Han oppfordret brudeparet til å være fyrbøter og konduktør annenhver gang, og passe på å bære kull til varmen. Han oppfordret også til å avpasse farten etter kurvene, og siden Tertitten er smalsporet rådet han brudeparet til å følge det smale spor.

Før man imidlertid kom så langt hadde lok nr. 7 "Prydz" trukket venner, bekjent og gjester opp til Bingsfoss, og returnert Sørumsand for å koble på stasjonvognen vår, BCo2. I den skulle bruden

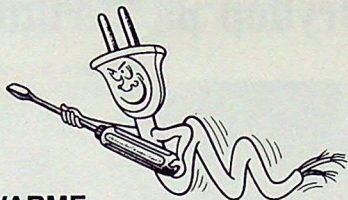
og hennes far standsmessig ankomme Bingsfoss. Standsmessig hadde også turen til Sørumsand stasjon vært: den foregikk nemlig i en 1932-modell Chevrolet.

Pia forteller at det ikke var helt enkelt å manøvrere seg inn i BCo2 med den omfangsrige kjolen, og at grusen sporet ligger i heller ikke var spesielt egnet til fottøyet hun hadde denne dagen, men alt gikk bra, og gift ble de.

Tertitten vil gjerne være med å gratulere de nygifte, om det nå enn blir litt på etterskudd, og vi ønsker dem alt godt i tiden fremover.

**Fagmessig utførelse
- din sikkerhet!**

Tiden med kalde gulv er nå forbi !

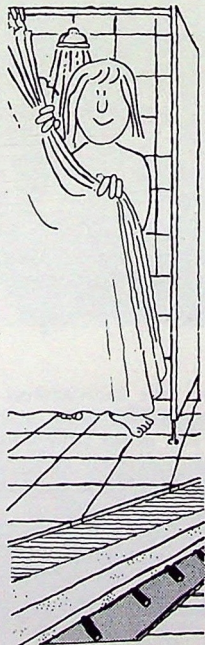


NUFFEN GULVVARME

- Billigere enn du tror !

FAKTA OM NUFFEN STØPEMASSE:

- Energisparende* på grunn av optimal varmeutstråling. Kan spare 30% i forhold til vanlig betong (sement).
- Miljøvennlig* uten bivirkninger. Ingen avgasser - luktfritt.
- Vantett - svinnfritt - sprekker ikke.*
- Legges på alle underlag.
- Bygger maks. 2,5 cm på eksisterende gulv inkl. fliser.
- Bygger maks. 3,5 cm på eksisterende gulv m/brennbart underlag.
- Renslig - raskt - effektivt.*
- Hittil lagt i Europa 650 000 ,- m2 uten reklamasjoner.
- Fast pris.*



Ornulf Wiig Installasjon A.s

AUTORISERT INSTALLATØR

SKYTTERDALEN 5 - 1300 SANDVIKA

TLF. 54 29 95 - TELEFAX 51 92 10



"Jeg husker godt siste turen med Tertitten"

Astrid Skulerud/Halden Arbeiderblad

En Tertittenvenn sendte i sensommer redaksjonen en artikkel som hadde stått i Halden Arbeiderblad den 6/8. Med tilatelse fra avisen gjengir vi artikkelen her i bladet:

I mer enn seksti år tøffet Aurskog-Hølandsbanen på smale spor mellom Sørumsand og brygga til Turisten på Skulerud. Tertitten som den kaltes ble forlenget i 1898 slik at den kunne knytte forbindelsen med trafikken på Haldenvassdraget. I 1960 ble banen lagt ned, og snart var det slutt også for gamle Turisten.

Astrid Skulerud (80), som bor bare et par hundre meter fra endestasjonen på Tertittbanen husker godt den dagen da toget til Skulerud "utåndet". Astrid var med på den siste turen!

- Klart jeg husker det. Jeg mener det var den 1. juli 1960. (Det var 30. juni - red. anm.) I hvertfall var det slik at jeg skulle til Hemnes og handle noen varer til en basar vi skulle ha på Ebeneser, misjonshuset som lå rett her borte. Ja, nå er det blitt grendehus der, men den gangen var det misjonshus med stor aktivitet. Og så ble det å ta toget. Tenk at det var den siste turen Hvor Tertittbanen gikk? Rett bak ryggen din.

Astrid Skulerud peker mot grøfta på den andre siden av riksveien. Bare et par meter fra der veien går nå, lå den smalsporede jernbanen. Nå vokser det langt gress og kanskje noen blomster i sporene etter Tertitten. Men nede ved brygga der gamle Turisten lå til og Aurskog-Hølandsbanen endte, ligger det ennå noen rester etter skinnegangen. Ellers er det ikke mye på Skulerud som minner om den livlige aktiviteten det faktisk var her en gang i tiden, ja faktisk ikke så mye lenger enn for 30 år siden.

Det var koselig her på den tiden da Turisten og Tertitten gikk. Det samlet seg alltid en masse folk på brygga. Turisten anløp annenhver dag, og det var mye folk med båten. Idag er det ikke så mye trafikk, bortsett fra endel turister som kommer med båt og kano, forteller Astrid. Hun bor på et sted som heter Mellom-Skulerud, bare femti meter fra der Aurskog-Hølandsbanen gikk. Fra vinduet hjemme kan hun se ned mot brygga og sjøen.

Gamle Turisten er ikke mer, Men Tertitten går ennå som museumsjernbane, sier Astrid Skulerud. Det var noen togentusiaster



Jeg husker godt siste turen med Tertitten. Det var 1. juli 1960 og jeg skulle til Hemnes for å handle inn varer til basar på misjonshuset, forteller Astrid Skulerud (80).

Foto: Halden Arbeiderblad

som sørget for at Tertitten gjenoppsto som museumsjernbane på tre kilometer skinnegang ved Sørumsand.

Vi er øverst i hovedvassdraget i Skulerudsjøen som er en selvstendig sjø, god som noen. En gang i tiden lå den høyere enn Rødnessjøen, men nå går de to sjøene i ett, forbundet ved det smale sundet som kalles Skirfoss. Skulerudsjøen er Haldenvassdragets sjette - eller rettere sagt - første sjø. Den ligger i sin helhet i Aurskog-Høland kommune i Akershus.



Gjensyn med

Nora 



Sb 1306 i Järle med blandet tog

Oslo S o/ Grythyttan

Årets "på tur"-opplevelse for banens aktive ble nok en gang Nora Stad. Med eget tog reiste vi gjennom høstlandskapet til og fra Nora Bergslags Veteranjärnväg, der medlemmenes dag og Pershyttan stod på programmet. Denne gangen gikk returen over TGOJ og Bergslagsbanen.

Etter mye slit og svette var Ao 100 meget presentabel i begynnelsen av september. Stor var derfor skuffelsen da det ble klart at den planlagte turen til Nora i Sverige ikke kunne gjennomføres med museumsmateriell. Nye svenske bestemmelse for slikt materiell krever at svensk besiktningsmann godkjenner materialet etter meget strenge kriterier, mot dertil hørende honorar. På så kort varsel lot dette seg ikke gjøre, en mager trøst får være at mye av NSBs materiell heller ikke kan gå inn i Sverige uten svensk besikning!

Nåvel, gode råd var dyre. NSB stilte opp og leide ut materiell som er godkjent i samtrafikken med SJ til oss. Og riktig

veterantog ble det også; El 11, R1 og AB 11. Ekstratog 2057 (Ja riktig; UHB tog-nummer) rullet ut fra Oslo S med aktive medlemmer i reise-humor, og både norsk og svensk togbetjening på plass.

I UHB er mange etater representert, og personalet fordeles til aktivitet deretter. Med trafikk-sjef på lok'et, og redaktør, dvs. Narvesens stedlige representant, i kjøkkenet i "Alf" var alt slik det forventes. Og i Charlottenberg overtok vårt svenske lokfører-medlem Hans Gunnar Larsson, bedre kjent som Hg, spakene på elvern.

Tågbefalhavare (eller som svenskene kaller det; Tgbfv) Ulf Bergman var chef ombord frem til Nora Stad. Dit kom vi kl.

0.30 bak NBJ T 23, fire-akslet MaK-diesel. Etter en natts hvile på stadshotellet, i vandrørhjemmet eller vognene, våknet vi opp til medlemmenes dag.

NBJ-dag

Årets arrangement var fokusert rundt temaet Nora Bergslags Järnväg. Tog som var på tur var damploket "Karlskoga", med håndbremset tog, T 23 med godstog, "Stut" (skinnetraktor) med blandet tog, den deilige rälsbussen, og i tillegg Sb 1306 med godstog og H3 56 for amatørlokførere. En Y7 skinnbuss trafikkerte strekningen Nora - Gyttorp.

UHB'erne fordelte seg rundt på banens tog inntil klokken ble ett. Da gikk ferden til Pershyttan, og omvisning i smeltehytta. Jenny fra turistkontoret berettet, og svarte på interesserte spørsmål. Tilbake i Nora kunne man kose seg med flere tog, lokstallen, eller byen.

Dagen etter gjorde vi klart til avgang bak NBJ T23. Toget ble trukket til Ervalla der elver'n igjen kunne slikke strøm fra kontaktledningen. I jevnt driv passerte vi Frövi og svingte inn på Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund Jvg. Tidligere var dette en meget trafikkert malmbane, idag er det lite godstrafikk igjen. Mest er det persontog som nå kjører inn på Kopparberg og andre stasjoner på de gamle Siemenssignalene. Litt rart å se signalet to grønne lys i innkjørhovedsignalet, og ett fast grønt lys i forsignalet - som altså betyr "Kjør til 40, og vent stopp i utkørsignalet" (!).

Over Grythyttan

I Ställdalen byttet vi kjøreretning og gjorde klar for en tur på Bergslagsbanen, en av de store private banene i Sverige frem til -48. En del av selskapet, bildriften eksisterer faktisk fortsatt (GDG).

Avgang ble gitt, men nå syntes elvern at det fikk greie seg med smertefri kjøring for en stund. Det ble nødvendig å håndbetjene (sveive) spenningsregulatoren. Dermed ble det mer jobbigt for lokbetjeningen, men fremover kom vi da. Ladelikeretteren hadde falt ut, og

ladestrømmen var blitt så stor at sikringen ikke ville stå inne. Men ikke bare det, en feil kommer ikke alene; Kjørekontrolleren låste seg mekanisk. Etter mye styr fungerte loket normalt igjen ved Deje, der intet smalspor lenger var å se.

Lapskaus

Kjøkkenbetjeningen stilte opp med Lapskaus à la Stabburet da norskegrensen nærmet seg. Vel benket til bords tok vi farvel med den svenske togbetjeningen i Charlottenberg og la inn kontaktene retning gamlelandet. Tollstasjonen ble passert litt til høyre for rød sone, dvs. den grå. Innover grensebanen og Kongsvingerbanen gikk det jevnt og trutt i de tillatte 105, og toget gled inn til stopp i spor 1 i Sørumsand "on schedule".

Videre mot Oslo S dro ekstratoget og landet i hovedstaden med de siste deltagerne. Og der ble vi stående... For ingen hadde hørt om ekstratoget. Men Tc kom hjem ut på kvelden likevel.

Erik Borgersen



Rälsbuss fra Nora Bergslags Järnväg i Nora

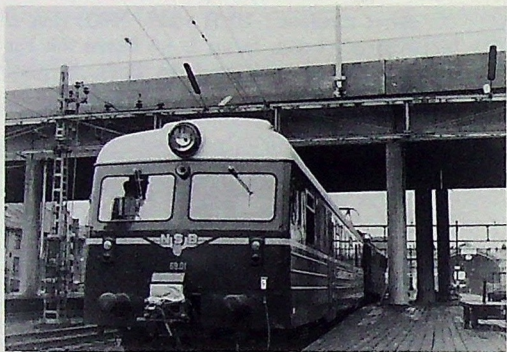
Fra en aktiv UHB-ers fotoalbum

Stein Olav Hohle begynte som aktivt medlem i UHB våren 1980. Han er fremdeles med, men nå mer på "hobbybasis". I sine første år på banen tok han endel bilder, såvel på UHB som andre steder det gikk jernbane. Endel av disse bildene ønsker han nå å dele med Tertittens lesere.



Over: UHB's første driftsbestyrer, Olaf Wiegels, gir avgangstegn på Bingsfoss, for tog retning Fossum. Bemerkt stasjonsbygningen, som på denne tid var en gammel Narvesenkiosk.

Til venstre: I mai 1970 arrangerte Norsk Jernbaneklubb veteranogtur med damplok og trevogner fra Oslo Ø til Charlottenberg. Mellom Bingsfoss og Fyen var det parallellkjøring.



I 1970 kom 69.01 til Oslo Ø, som det første i en ny serie av motorvogner beregnet til lokaltogsbruk. Vognen ble trukket av en El. 11 fra Strømmens Værksted til Oslo Ø.

De svenske Rapidlokomotivene, orange og med snev av NOHAB's design trakk ekspress togene til Stockholm. Når disse togene kom, stoppet arbeidet ved UHB. Alle hilste obligatorisk til føreren i Rapiden, som besvarte hilsen med flere klemt i tyfonen.



Da "Rutebok for Norge" feiret jubileum i 1969, ble det arrangert spesialtogtur fra Oslo Ø til Eidsvoll. Togsammensetningen var som det fremgår av bildet, noe spesiell: Først "Caroline" med kareter, deretter NSB's nyeste stolthet El. 14 med B3-vogner.

Vi fra UHB fikk reise i karetene - en kald men stemningsfull opplevelse.

Bildet over til høyre er fra lokkirkegården på Lillestrøm. Flere av oss har sikret oss damploksouvenirer herfra.

Fra krigens dager

12-4-40

Morgenbladet

En meddelelse til Norges Statsbaners tjenestemenn.

Fra statsminister **QUISLING**

Samtlige tjenestemenn ved Norges Statsbaners administrasjon og drift må straks innfinne sig på sine ordinære arbeidsplasser.

Dersom det ikke etterkommes, må vedkommende være forberedt på å miste sin stilling.

Allerede før krigen i Norge brøt ut sendte hovedstyret ut et rundskriv som ble fulgt av del forskjellige plakater.

Krigen var brutt ut i Europa, og man mente at spionfaren var stor. Plakaten "Alvorlige tider" (så sant som det var skrevet), skulle henges opp etter helt bestemte retningslinjer både på stasjoner og i vognene.

Reisetillatelsen, som følger på neste side, var et papir man alltid måtte ha med seg, om man så var lokkfyrbøter, og hadde strekningen Oslo - Halden som arbeidsplass.

Dersom trykken er snill med kopien, vil leseren kunne få med seg alle restriksjonene som står skrevet med kursiv nederst på reisetillatelsen.

Som om ikke det var nok, måtte man også betale kr. 0,50 for å få utstedt papiret.

Tertittens redaksjon fikk for en tid tilbake tilsendt endel papirer som tidligere Lokfører Johan Berger Kristiansen (Johan P. blant UHB-ere) hadde tatt vare på. Som de fleste kjenner til ble det under krigen utstedt en sann hærskare av forordninger, som i sin tur avfødte en rekke sirkulærer til NSB's tjenestemenn. På de følgende sidene følger faksimiler av endel av de retningslinjer personalet hadde å holde seg til, og som leseren vil oppdage var det ikke bare togfremføringen og togtrafikken tjenestemennene skulle ha i tankene. Papirene vi mottok var for en stor del kopier av originale rundskriv, og vi må derfor be om overbærenhet hva angår kvaliteten.

Hovedstyret for
Statsbanene.

Halden

Trafikk- og 12
Taktisirkulære nr. 1940
dat. 11 januar 1940.

Nr. 12/40.

Oppslag av plakater om spionfare m. v.

Alle stasjoner og stoppesteder vil med det første fra distriktsjefen få oversendt to forskjellige plakater "Alvorlige tider". Plakatene, som er utgitt av Justisdepartementet, foreligger i to størrelser, en på 50×70 cm og en på 30×50 cm.

De mindre stasjoner m. v. vil få ett eksemplar av hver, de større stasjoner eller flere eksemplarer av hver. Stasjonsmesteren (event. stoppestedets bestyrer) skal sørge for at disse plakater blir slått opp i ventorom og i ekspedisjonsrom og i andre lokaler hvor publikum har adgang, samt på eventuell oppslagetavle for reklameskilt eller annen hovelig plass på eller nær plattformen. De store plakater er fortrinnsvis beregnet på oppslag ute.

Det påhviler stasjonsmesteren personlig å utpeke de best egnede plasser for anbringelse av plakatene. Odelagte eller tilsoite plakater skal straks byttes om med nye.

Av den minste plakat får distriktsjefen også et større antall som er forsynt med trådhepp. Av denne plakat skal det i hver personvogn, såvel i fjerntog som i forstadstog, henges opp to eksemplarer. Plakatene skal anbringes på de vanlige klasknagger. Spiker eller stift må ikke brukes i vognene.

Ved første opphengning skal hvert distrikt sørge for plakatens anbringelse i de vogner som er tildekt distriktet. Deretter skal distriktsjefen dra omsorg for at en funksjonær ved togenes depotstasjoner påser at plakatene er på plass og eventuelt erstatte bortkomne eller odelagte plakater med nye.

Alt personale skal være oppmerksom på at plakatene ikke blir fjernet hverken fra stasjoner eller vogner.



Reisetillatelse

for

Navn Johan Berger Kristiansen Født. 24/2-19Adresse Åkerberg, Odd Id. Stilling LokomotivfyrbøterLegitimasjon; (Leg.kort. Tj.bevis. Grenseboerbevis. Passerseddel. Politipass).Nr. 20047 Utstedt av Politimesteren i Oslo
LensmannenFor reise på strekningen (e) Halden Framreisedag: 21/10-1944fra Halden til Oslotil Oslo Halden

Framreisen må være forfattet innen 7 dager og tilbakereisen innen 30 dager fra framreisedagen. Tillatelsen gjelder bare i forbindelse med gyldig reisebillet. Den må vises fram ved billett kjøp og billett kontroll og må oppbevares under reisen samt avleveres etter endt reise sammen med billetten. Tillatelsen gir ikke rett til noen bestemt plass. Den kan ikke overdras. På forlangende må De forevise legitimasjon. Tillatelsen er bare gyldig så langt den er forsynt med foreskrevne stempel.

Odd lensmannskontor, Halden, 21/10-44, 194

[Handwritten signature]

underskrift

Gebyr kr. 0.50



Til venstre finner vi rundskriv nr. 274 fra 12. nov. 1940, der vi finner de kompliserte reglene for hva slags bevis en tjenestemann måtte ha med seg, alt ettersom han skulle inn i, ut av eller gjennom ulike grensesoner. Les selv, og se om det er så rent lett å forstå.

Okkupantene var tydeligvis engstelige for hva nordmennene kunne finne på, og på neste side finner vi en kopi av et rundskriv som forbyr togpersonalet å ha med seg brev eller brevsaker (!) på toget. Som vi ser var tjenestepost unntatt. Redslen for det trykte ord eller bildes makt var tydeligvis stor, idet vi ser at innførsel av aviser, blad etc. også var forbudt. I samme åndedrag nevnes også grensetrafikken.

Nr. 274/40 (j.-nr. 4439).

Passersedler for offentlige tjenestemenn på tjenestereise til og i grensesonene.

(Jfr. T. T.-sirk. nr. 200/40.)

Funksjonærer som har fast bopel i en grensesone og som således etter Politidepartementets bestemmelse skal være i besiddelse av grenseboerbevis behøver ikke tjenestebevis (passerseddel) for reiser innen den grensesonen hvor han er bosatt og heller ikke for å reise til og fra steder i Norge som ligger utenom noen av grensesonene. Hvis imidlertid en funksjonær med grenseboerbevis flytter sin bopel til en annen kommune enten det er innen eller utenom grensesonene skal grenseboerbeviset forelegges politimesteren samtidig som flytning skjer.

For funksjonærer som bor utenom grensesonene og for de som er bosatt i en grensesone og må reise inn i en annen grensesone blir tjenestebevis (passerseddel) for reise til grensesone bare å anskaffe når det er nødvendig for tjenesten f.eks. for det togpersonale som vanligvis i sin tjeneste passerer inn og ut av grensesone og for annet personale som er uttatt til fast avlesningstjeneste eller for andre som til stadighet er ute på tjenestereiser til grensesonene (inspektorer og annet administrasjonspersonale, baumestere, håndverkere osv.). For andre funksjonærer blir tjenestebevis bare å anskaffe når behovet er til stede. Et tjenestebevis gjelder som passerseddel i begge grensesoner.

For en jernbanereise fra et sted utenom grensesonene, gjennom en grensesone, til et sted utenom grensesonene trenges ikke tjenestebevis (passerseddel).

Forsåvidt det skulle oppstå noen tvil om forståelsen av bestemmelsene om tjenestebevis (passerseddel) og om grenseboerbevis vil politimesteren i det politidistrikt som skal utstede bevisene kunne gi nærmere opplysninger.

Da byen Halden ikke går inn i noen av grensesonene blir denne å stryke i T. T. sirk. 221/40 side 3 nederste linje.

Generaldirektøren for
Statsbanene.
J.-nr. 1370/43 A.

Halden Sirkulære nr. 50.
Og o. den 30 mars 1945.

Forbud mot å medta brevsaker o. l. på togene.

Det er i den senere tid skjedd en rekke arrestasjoner bl. a. av togpersonale. Grunnen er ikke opplyst, men en antar at det i enkelte tilfelle skyldes at vedkommende har hatt brevsaker på seg. Under henvisning hertil gjøres oppmerksom på at det etter gjeldende bestemmelser er forbudt å medta brev, postkort og lignende meddelelser på togene. Dette gjelder selvsagt ikke tjenestepost.

I samme forbindelse innskjerpes at det er forbudt og forbundet med straffansvar å befordre personer hjemmelig over grensen i togene, eller å medvirke til at sådan befordring finner sted.

Det er også forbudt å bringe til og fra utlandet billedframstillinger og trykte saker av enhver art, såsom bøker, brosjyrer, prospekter aviser, tidskrifter etc.

Waldemar Hoff.

Leif Tveten.

Siden Halden og nærliggende områder var forholdsvis nær svenskegrensen, tok tyskerne ingen sjanser på at togpersonalet skulle få anledning til å hjelpe noen å rømme over til Sverige. Sirkulærrundskriv nr. 14/1945 som vi ser nedenfor gir togpersonalet klar beskjed om at de må finne seg i å være under tysk overvåking i tjenesten, da hele 10 tyske offiserer i året 1945 uten videre skulle få adgang til tjenesterommet i de tog de måtte finne det for godt å reise med. Nå fikk jo ikke denne forordningen gjelde i mere enn 4 måneder før krigen lykkeligvis var over.

NORGES STATSBANER.
Oslo distrikt.
Distriktsjefen.

J.-nr. 100/122.
In/RA.

Sirkulærskriv nr. 14/1945.

Adgang til lokomotivene og motorvogners tjenesterom.

Det er fra Generaldirektoratet utskrevet adgangsbrev til lokomotivene og motorvogners tjenesterom i alle tog i Oslo distrikt i tiden 1. januar 1945 - 31. desember 1945, for:

Hauptmann Karl Beumann.
Leutnant Hans Leipholz.
" Schmidt.
" Hugo Stief.
" Oehring.
" Gerhard Hüttner.
" Barth.
Oberleutnant Schulte.
Leutnant Hencke.
Leutnant Oberlein.

Oslo, 10. januar 1945.

For Distriktsjefen

H. F. Karvald

Alle stasjoner
Alt lok.pers.
Alle konduktører.

Generaldirektoratet for
Norges Statsbaner.
J.-nr. 10/33.

Sirkulære nr. 185.
Oslo, den 20 juni 1945.

*Personalforhold. Gjennomgåelse og prøvelse av ansettelse
ved Statsbanene foretatt etter 9 april 1940.*

Arbeidsdepartementet har godkjent at det ved Statsbanene gås fram på følgende måte med hensyn til gjennomgåelse og prøvelse av ansettelse:

A. Stillinger besatt etter 1 mai 1944.

Ansettelse som er foretatt etter at Personalavdelingen ble opprettet og boikott av stillinger ved Statsbanene ble iverksatt, annulleres. De nåværende innehavere av stillingene, som ikke allerede er fjernet på grunn av medlemsskap i NS, eller på grunn av mindre lojal holdning, gis pålegg om inntil videre å forrette i stillingene inntil disse stillinger vil bli kunnngjort ledig og besatt på ny.

De stillinger som er blitt ledig ved avgang på ordinær måte vil bli bekjentgjort straks. Ved de stillinger som er blitt ledig ved tidligere innehavers overgang i annen stilling, må en først avvente gjennomgåelse som nevnt nedenfor.

B. Stillinger besatt i tiden 9 april 1940 til utgangen av april 1944.

Samtlige de foretatte ansettelse blir å gjennomgå og prøve slik at ansettelse som ikke er skjedd på regulær måte og i samsvar med ansettelsesmyndighetenes opprinnelige standpunkt blir å annullere og stillingene å besette på ny — eventuelt etter fornyet kunnngjøring.

Gjennomgåelsen av de foretatte ansettelse vil bli påskyndet mest mulig.

Kr. Løken.

Leif Tveßen.

Tilhører Lok. person

Krigen i Norge var som kjent over 8. mai 1945, og allerede i juni samme år ble sirkulære nr. 135/1945 sent ut. Landssvikoppgjøret var i gang, og NSB fant det på sin plass nøyte å gjennomgå alle ansettelse som var gjort i løpet av krigen. Man fryktet at endel ansettelse ikke var gjort etter gjeldende regler, og ville sikre seg at tjenestemenn på alle nivåer hadde den fornødne kunnskap og tillit som nå var nødvendig.

Som de fleste kjenner til tok landssvikoppgjøret flere år, og bortimot 90.000 nordmenn fikk sine saker behandlet ved Landssvik-domstolen. NSB er tidlig ute for å rydde opp i egne rekker, og vi ser av rundskrivet at de vil påskynde prosessen mest mulig.



”Livsforsikring, jeg?
Som drikker tran og
trener to ganger i uka?!”

Misforstå oss rett. Det er overhodet ikke vår mening å frata noen gleden ved å holde seg i form. Tvertimot. Men selv det sunneste levesett og all verdens treningsøker gir deg ingen garanti mot å bli utsatt for en ulykke eller alvorlig sykdom.

Derfor er det så viktig å tenke igjennom hva som vil skje dersom en inntekt plutselig forsvinner. Hva betyr det økonomisk for dem som blir igjen? For barna? Hva med huset? Hytta?

Mange vil få problemer med å klare utgiftene i en slik situasjon. Derfor bør du sørge for den tryggheten det gir å tegne en livsforsikring.

Det skylder du deg selv og familien din. Ta kontakt med nærmeste Gjensidige-kontor for en gjennomgåelse av dine forsikringsbehov, og nærmere informasjon om våre forsikringer. De kan også fortelle deg om fordelene ved å samle forsikringene, og å inngå Gjensidige-Avtalen.

 **GJENSIDIGE**

Gjensidige-Avtalen

— Med Gjensidige-Avtalen får du mer ut av forsikringene dine —

Aurskog-Høland og Sørum Brannkasse

Sorumsand: Tlf 06-826322 Fax 06-826250 Bjørkelangen: Tlf 06-956522



Lokkontrollør Ivar Rustad og togkontrollør Ivar Elgstøen er alltid korrekt uniformert i tjenesten på UHB!

NSB's nye uniform fra 1950-årene

Ivar Elgstøen, vårt særdeles aktive 88 år gamle medlem, som i begynnelsen av 1950-årene satt som medlem i NSB's uniformskomite - oppnevnt av Konduktørenes Landsråd - har skrevet denne artikkelen om uniformsreglementet, slik komiteen la det fram for Hovedstyret og slik det ble på 1950-tallet.

Uniformens utseende

Jakken skulle etter komiteens innstilling være enkeltspent med fire lommer. De to brystlommene skulle være utenpåsydd med klaffer og uniformsknapper og man kunne også ha skulderklaffer. Til jakken hørte mørkeblått slips.

Luen skulle ha vid pull som var stivet opp med ståltråd - den såkalte "tallerkenlue". Det skulle fortsatt være anledning til å anvende hvit pull om sommeren.

Uniformsfrakken skulle være mørk blå med jakkeslag, skulderklaffer og dobbeltkneppet. Til denne frakken hørte vanlige "sivile" knapper.

Fottøyet skulle bestå av sorte sko, og personalet skulle ha mørke (blå eller sorte) strømper.

Ved spesielle anledninger skulle brukes hvit skjorte og hvite hansker, og til vinterbruk kunne bæres luer av skinn eller astrakanlue (krøllet lue uten skygge). Foran på luen skulle vingehjulet sitte, dessuten kord og gradsbetegnelse. Denne betegnelse på lue og uniform skulle være som etter det gamle uniformsreglementet.

Kappen skulle ha sivilt snitt uten noen form for gradsbetegnelse. Forslag som ble fremmet om båtluer til bruk for skiftepersonalet, vognvisitører, konduktører i godstog o.a ble utsatt inntil videre.

Forandringene

Den gamle dobbeltspente uniformsjakken forsvant. Til denne hadde hørt blå, blåstripet eller hvit skjorte. Til den hvite skjorten hadde det vært tillatt å bære "tversoversløyfe". Den såkalte kjørefrakken (uniformskappen med høy krave og dobbelte rader av uniformsknapper) forsvant også for godt.

Siden 50-årene er det kommet endel forandringer. Uniformsskjorten er blitt sivil uten skulderklaffer og brystlommer. De siste er forresten kommet tilbake igjen.

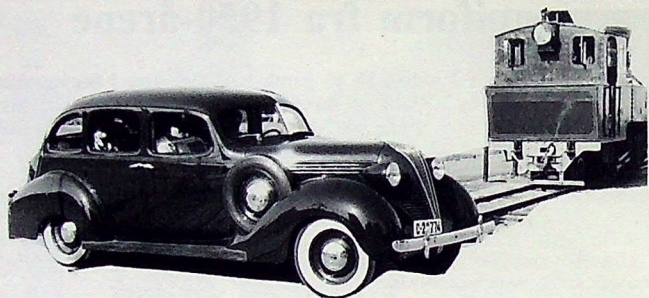
Vingehjulet

Uniformskomiteen bestemte at vingehjulet med krone for fremtiden skulle pryde uniformsluen. Daværende generaldirektør Stokke var enig med komiteen i dette. Et forslag som også ble fremmet, var å innføre vingehjul med innfelt NSB uten kongekrone. Det ble bestemt at dette bare skulle brukes som heading på brevark og på endel annen rekvisita. På luen skulle det ikke forandres på emblemet. Jeg synes det er trist at den tradisjonsrike kronede vingehjulet idag ikke lenger offisielt brukes av NSB, men har merket meg at de fleste av det kjørende personalet fortsatt holder det kronede vingehjul i hevd.

Vi som tilhører UHB, holder for å være historisk korrekte, på den gamle tradisjonen med dobbeltspent jakke (hvis den kan skaffes) og emblem med krone. På UHB brukes også hvit skjorte med tversover.

Siden vi på UHB opererer med damplokomotiver, trevogner med treseter (og noen plysjseter), ringebjelle på stasjonene og tog som er håndbremsset - alt i gammel god stil - må vi også bruke uniformer og uniformseffekter som hører til denne epoken, da gir vi publikum en tidsriktig opplevelse av jernbanen slik den engang var.





Reisende med Tertitten leser boka

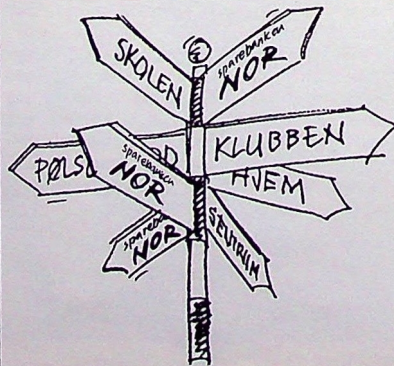
Tertitten

Urskog-Hølandsbanen 1896 - 1986.

Kan bestilles fra UHB, postboks 59, 1920 Sørumsand.

Kun kr. **175,-** (+ porto)

Sparebanken NOR er alltid i nærheten.



Kanskje visste du at Sparebanken NOR er den desidert mest utbredte banken på Østlandet. Men visste du at vi også har kontorer i Kristiansand, Bergen, Trondheim, Bodø, Tromsø og Vadsø!

sparebanken
NOR

Numedalsbanen lever

Håvard Pedersen



I Tertitten nr. 76 fortalte vi om siste driftsdag på Numedalsbanen, og numedølenes store entusiasme for å beholde banen sin. Hva har siden skjedd med banen?

En liten avisnotis om ekstratog til Rødberg 29. august i år gjorde oss nysgjerrige, og Trond Dehli og undertegnede unnet oss en fridag, og dro spente avgårde til Kongsberg.

Dagens staus

Numedalsbanen Kongsberg - Rødberg ble åpnet i 1927, og totalt nedlagt mellom Rollag og Rødberg i 1/1-1989. Den resterende delen mistet persontrafikken fra samme dato. Lokalbefolkningen nektet plent å gi avkall på banen sin, og stiftet den

idealistiske foreningen "Numedalsbanens Venner". Venneforeningen driver nå Nye Numedalsbanen A.S og har som formål å få igang ordinær gods og persontrafikk på banen i-gjen. I mellomtiden vedlikeholdes banen nord for Rollag etter beste evne, vesentlig gjennom "Arbeid for trygd", og det drives charterkjøring med innleid dieselmotorvognmaterieill over hele strekningen.

Som i "gamle" dager

Ja, det ble faktisk som å oppleve Numedalsbanen i "gamle dager". Dieselmotortogvognen, type 91 med styrevogn, brummet fornøyd oppover dalen, akkurat som om den skjønte at den var på hjemmebane. Skinnegangen fram til Rollag er god, skjønt gods- trafikken kun kjøres til Flesberg.

Etter Rollag måtte vi sette farten noe, ned; flere partier med bare 12 tonn akseltrykk (mot 16 tonn på banen forøvrig), mange usikrede planoverganger, og det faktum at folk og fe ikke var så vant med å se tog oppover dalen lenger, var noe vi måtte ta hensyn til. Men hva spiller det for noen rolle om farten ligger på 40 - 50 km/t når man kan nyte så mye fin natur og så mye vakker gammel bygningskunst oppover dalen?

Ifølge norsk "tradisjon" er gjerne en bane sporløst forsvunnet 3 1/2 år etter sin nedleggelse. Det var derfor med stor førmøyelse vi konstaterte at på Numedalsbanen var alt fortsatt intakt. Vi savnet bare oppslåtte rutetider. Folk ventet på toget ved holde- plassene oppover, og "stasjonsmestrene", Numedalsbanens karakteristiske signalkiver som varsler reisende på holdeplassen, var i bruk som før.

Spennende framtid

Vel ankommet Rødberg var det blitt tid for å snakke med "gutta på banen", og få et innblikk i aktivitetene bak foretaket.

Ved banens nedleggelse var det mange som betraktet ideén om å bevare Numedalsbanen som temmelig urealistisk. Det er ikke uten en viss stolthet de kan vise til at bane- standarden faktisk er bedre idag enn ved nedleggelsen. Mens konsesjon for drift fram til Rødberg tidligere måtte fornyes hvert år, har de nå oppnådd konsesjon fram til 1995. Numedalsbanens Venner og UHB har ulike mål for virksomheten, men vi har også klare fellestrekk. Med kombinasjon av stor idealisme og riktig bruk av "Arbeid for trygd"-midler oppnår vi resultater andre ikke hadde trodd var mulige.

Da banen ble nedlagt hadde NSB planene klare for sanering av bygninger etc. langs banen. Det fortelles nå muntert om hvordan

bl.a ei gammel kone i 70-årsalderen engasjerte seg mot dette. Ungdom som lenker seg fast til skinnegangen, som ved Kragerøbanen, kan man alltid sende politiet på. Men hva har man å stille opp med når mor sjøl slår i bordet. NSB fant det klokest "å skygge banen", og idag er samarbeidet NSB - Numedalsbanens Venner svært bra.

En flaskehals er togpersonell. Grunnet NSB-drift på banens nedre del må man benytte NSB-folk i driften av togene. Selv om jernbanefolk stiller patriotiske opp for den banen som tidligere var en god arbeidsplass, er det ikke lenger så mange NSB-ansatte stasjonert i Kongsbergregionen. Det kan bli mange tjenester når antall chartertog kommer opp i 60, slik tilfelle var i 1991. All drift skjer på idealistisk basis.

Og hva med framtiden? Uvisst - men en gjenåpning av godstrafikken, kombinert med opprustning av banen til 18 tonn akseltrykk fram til Norefjord utredes. Også NSB er interesserte. Årsaken ligger i skogeiernes ønske om å "kippe" tømmeret ut av skogen med "små" tømmerbiler. Langtransport av tømmer med bil forutsetter stadig større transportenheter, som igjen fordrer store utlegg på skogsbilveinettet. Realiseres Norefjord som tømmerterminal reduseres Numedalsbanens Vennes eget vedlikeholdsansvar fra 45 til 14 km. hovedspor.

Numdalsbanen går en spennende tid i møte, og i mellomtiden anbefaler vi alle å "slenge" seg med et chartertog og oppleve den spesielle sjarmen som alltid har hengt ved denne sidebanen.



BM 91 på Rødberg stasjon. I forgrunnen sees togets "arvtaker", en NSB-buss.

Et besøk på Nesttun - Osbanen

Håvard Pedersen



Nesttun stasjon 1909. Til venstre står toget fra Voss, og til høyre ser vi Nesttun-Osbanen.

I medlemsbladet har vi ofte kommet inn på såvel historiene som etterlevningene til andre norske baner med sporvidde 750 mm, men den av banene som hadde mest til felles med UHB, nemlig Nesttun-Osbanen, har ikke vært viet så mye oppmerksomhet. For å rette litt på dette, gjorde Trond Dehli og artikkelforfatteren en Vestlandstur 9. mai i år.

Folk som børstet snø av bilvinduene var synet som møtte oss da vi tittet ut av nattogsvinduet på Arna stasjon, men blant hissige regn og haglbyger i Bergen ble vi vennlig mottatt av Harry R. Olsen, kasserer i Osbanens Venner. Kort etter suste togbilen (et tilbud fra AVIS/NSB om leiebil i tilknytning til togbilletten) av gårde i retning Stend stasjon.

Osbane-museum

Stend stasjon er hovedsete for Osbanens Venner (OV), som har ca. 60 medlemmer. Foreningen har som formål å bevare gjenstander og samle inn dokumentasjon fra Nesttun-Osbanen (NOB). Dette er et arbeide som er alt annet enn enkelt, siden NOB ble nedlagt allerede i 1935. Stend sta-

sjon tilbrakte lenge en forfallen tilværelse inneklemt mellom to betonghaller som den tyske okkupasjonsmakten lot bygge i NOB's trasé.

Med god grunn viser Harry R. Olsen stolt fram hva den lille foreningen er iferd med å få til på Stend. Først måtte foreningen grave dypt i en slunken kasse for å få fjernet den ene betonghallen. Dernest har opparbeidelsen av et NOB-museum kommet godt igang. Ved hjelp av kr. 85.000 fra kulturrådet i Hordaland har stasjonsbygningen fått nytt tak, og er ellers tilbakeført til den ytre atmosfæren vi fornemmer fra gamle bilder fra banen. Innendørs disponerer OV venterommet, og utvendig opparbeides en 750 mm. sporstump og plass for endel forskjellige gjenstander.



*Stend
stasjon,
slik den
ser ut
idag.*



*Harry R.
Olsen
foran en
NOB-vogn
under
restaurering.*

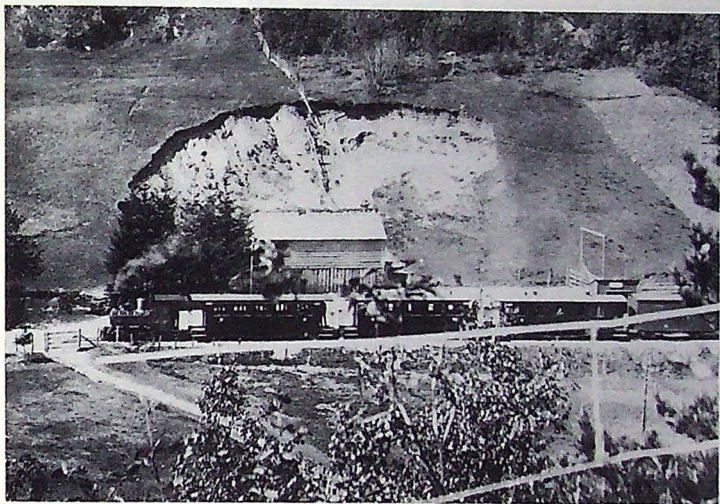
Lok og vogner

I driftstiden sørget først og fremst de tre små Mallet-lokene "Bjørnen", "Os" og "Ulven" for togframføringen. I 1917 fikk banen et kraftigere 8-koblet tanklokomotiv, som gikk under navnet "Baldwin", etter fabrikkens i USA der lokomotivet ble bygget. "Baldwin" trivdes dårlig i NOB's mange kurver med radius helt ned til 50 m., og ble lite brukt.

Til tross for at alle lokene var i topp

stand ved banens nedleggelse takket såvel Jernbanemuseet som andre jernbaneselskaper nei til å overta noen av disse. Idag har Osbanens Venner samtlige lok under rekonstruering i LGB-format, og om noen tid vil vi få oppleve NOB-tog i drift på 450 mm-spor i tilknytning til stasjonsområdet på Stend.

Også materiell til 750 mm spor er under rekonstruering. En passasjer- og konduktørvogn (CFo) nærmer seg fullførelse. Vogna



Øverst: "Ulven" med blandet tog ved Kuven stasjon (Foto: Norges geografiske oppmåling)
 Nederst: Stasjonsbygningen på Kuven var ikke av de største, men her ånder fred og idyll. Det er tydelig at tog ventes. (Ukjent fotograf)

ble sammensatt av to halve vognkasser, som hver for seg tjenestegjorde som private hytter etter NOB's nedleggelse.

Den ene delen fikk Osbanens Venner transportert til Stend med helikopter fra Steinsvik i Fana. Boggier er skaffet fra Polen, og en ny ramme er bygget ved yrkes-skolen i Os. Vognkassene var i en temmelig dårlig forfatning, og det er i hovedsak bare takene som blir beholdt av det opprinnelige. Av egen erfaring med vognrestaurering vet vi at det ikke er noen liten jobb Osbanens Venner her gjennomfører. Foreningen har også 8 modeller av NOB-vogner under bygging i LGB-format. Av NOB's øvrige vogner kom som kjent to passasjervogner og 7 godsvogner til UHB. Passasjervognene ruller fortsatt i Tertittoget på Jernbanemuseet, med litringen Co8 og CFo9 fra UHB.

Langs Nesttun-Osbanen

Nesttun-Osbanen gikk gjennom et landskap som kledde de små og triveleige togene aldeles utmerket: blinkende små sjøer, kupert skogsterreng ispedd grønne enger og bygder. Her snodde banen seg i kurver, opp bakker, over fyllinger og gjennom skjæringer. Det hele virket som en forseggjort modelljernbane i stort format. Turen fra Nesttun til Os tok ca. 1 time og 50 minutter, fordelt på 26 km.

Foruten Stend er stasjonsbygningen på Rådal, Hamre, Ulven og Os tilbake, men alle i sterk ombygget stand. På Kalandseid og Syfteland står pakkhusene helt eller delvis igjen.

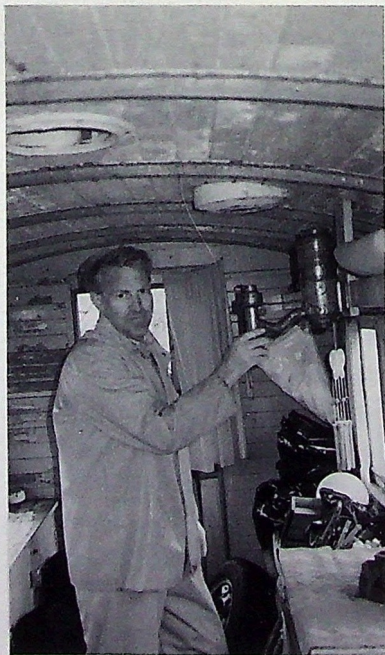
Nær Kalandseid finner vi det fremste klenodiet utenom Stend, en hel vognkasse med mye av sitt originale interiør intakt. Eieren, Rolf Bremar viser stolt fram en av vognas parafinlamper, som oppbevares på et tryggere sted til daglig. Ved Gåssakilen er en del av traseen gruset opp og en mindre bro har fått innlagt skinnestrenger som inkluderer jernbanespor.

Osøyri stasjon tjenestegjør som rutebilstasjon, lokstallen er borte, men vognhallen er blitt bussgarasje. Siden en god del av NOB's trasé er omgjort til gang/sykkelvei er "tohjulsdressinen" å anbefale for ytterligere traséstudier.

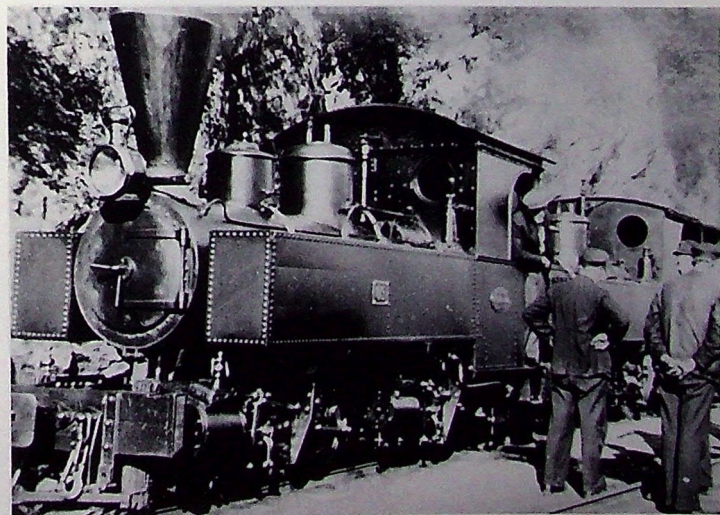
Som noen av leserne sikkert husker ble det i 1970-årene arbeidet for å gjenoppbygge

en del av NOB som museumsbane langs Kalandseidvatnet. I mangel av eget NOB-lok ble UHB's "Urskog" lånt ut fra Jernbanemuseet på Hamar, og sto en periode i Arna. Som kjent strandet planene, og den påtenkte traseen ligger fortsatt i sin Tornerosesøvn.

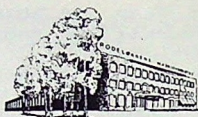
Befinner du deg i Bergen, så gjør alvor av å ta en tur til Stend, - her ånder gammel trivelig NOB-atmosfære.



Rolf Bremar viser fram en av Nesttun-Osbanens originale parafinlamper.
(Foto: Håvard Pedersen)



Øverst ser vi banevokter Peder Nymark og en medhjelper under banearbeide ved Søfteland. (Fotograf ukjent)
Nederst er vi vitne til et alvorlig øyeblikk for NOB's ansatte på Nesttun stasjon. "Os" og "Ulven" venter på avgangssignal for aller siste gang, og er klare til å trekke et langt og tungt persontog med avskjedsgjester til Osøyri stasjon.



A.S. RODELØKKENS MASKINVERKSTED & JERNSTØPERI

GRUNNLAGT 1896

har levert sporveksler til Urskog-Hølandsbanens stasjon i Sørumsand



Achenseebanen i Tirol

Europas eldste tangstannbane

Vidar Skilnand



Lok nr. 1 klar til avgang fra Jenbach stasjon

Reiser man vestover gjennom Østerrike med tog langs ØBB's linje fra Zell am See mot Innsbruck i Tirol, kommer man til idylliske Jenbach, beliggende på dalens nordskråning, som en harmonisk blanding av alpelandtby og industristed.

Det er her en smalsporentusiast skal gå av toget og bli noen dager, for her løper tre forskjellige sporvidder, eid av tre forskjellige jernbaneselskaper sammen på én stasjon.

ØBB's normalspor følger midten av dalbunnen, og har en forholdsvis prangende stasjonsbygning på nordsiden av sporet. Rett øst for denne stasjonen finner vi ett av de andre jernbaneselskapene, nemlig Achenseebanen, Europas eldste dampdrevne tannstangbane.

Achenseebanen ble bygget i årene 1888 - 1889 av ingeniør Schroeder fra byggefirmaet Soendrop & Co. i Berlin. Konsul Theodor Freiherr von Dreifus fikk i 1888 konsesjon med varighet i 90 år for drift av banen. Senere er konsesjonen forlenget flere ganger for kortere tidsrom, men etter omfattende revisjon av

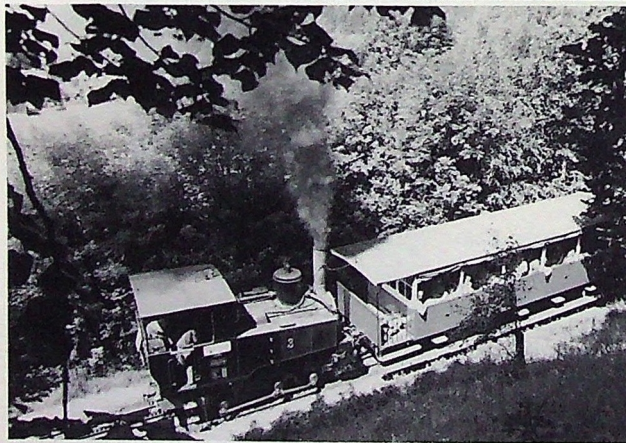
overbygningen på banen i 1982 - 83 er konsesjonen forlenget til 31. desember 1992.

Det betyr at konsesjonen utløper ved kommende årsskifte, men Achenseebanen er en av Østerrikes virkelige attraksjoner, som årlig frakter mellom 85- og 100.000 turister, så en forlengelse av konsesjonstiden er en nødvendighet for turistnæringen på stedet, og vil tvinge seg fram.

Banen har bygget opp en trivelig liten Tirolerrestaurant med et "mini" Achenseemuseum inne på stasjonsområdet, begge steder er verdt et besøk. Rett øst for



Toget blir skjøvet av lok nr. 1, og passerer her verksted og lokstall. Som man vil se går sporet deretter rett inn i 76 %% stigning.



Lok nr. 3 jobber hardt med fullsatt tog opp 160 %% stigning.



Toget har ankommet fjellstasjonen ved Achensees bredd. (Alle foto: Vidar Skilnand)

dette ligger lokstaller og vognremisser med alle tilhørende fasiliteter og verksteder. Banen er bygget med sporvidde 1000 mm, og med Riggerbach tannstangsystem. Den totale banestrekning er beskjedne 6,7 km hvorav de første 3,4 km er tannstangstrekning med opptil hele 160 %% stigning. Største hastighet på tannstangstrekningen er 20 km/t og reisetiden én vei er 40 minutter. Største høydeforskjell er 440 meter.

Banen har idag tre damplokomotiver av type Bzt nr. 2 i daglig drift. Disse lokomotivene er nummerert nr. 1, 2 og 3. Lok nr. 4 ble hugget så tidlig som i 1945.

Alle lok er 2-akslede B-maskiner bygget for tannstangdrift. De er bygget slik at kjelen heller forover når de står nede på sletta ved stasjonen, men straks oppstigningen begynner vil kjelen ligge tilnærmet vannrett. Lokene går alltid med fronten mot stigningen, og av sikkerhetshensyn skyves vognene foran loket opp stigningen.

Maskinen yter ca. 180 hestekrefter og tjenestevekten er 19 tonn ved fullt vann og kullforråd. Gjennomsnitts forbruk tur/retur Achensee er ca. 300 kg. stenkull og 3 m³ vann. Lokene er utstyrt med tre forskjellige uavhengige bremse-systemer. Banens vognpark består av 4 åpne sommervogner, og 2 lukkede vogner - hver med 55 sitteplasser. På den bratteste delen klarer lokomotivene bare 2 fullt lastede vogner. Disse er utstyrt med to forskjellige bremse-systemer helt uavhengig av lokomotivet. Disse bremse-systemene er konstruert slik at hver av dem kan stoppe et fulllastet tog med lokomotiv, så her satte man sikkerheten i høysetet allerede for 103 år siden.

Vognene har gangbrett langs hele siden og inngangen til kupéene er også herfra. I tillegg har man endeplattformer for bagasje og ivrige turister.

Tannstangstrekningen begynner umiddelbart etter utkjør fra Jenbach stasjon og vi stiger suksessivt til 160 %%.

Stigningen varer 3,4 km, og vel over "toppen" kommer vi inn på en høyslette med en koselig Tirolerlandsby. Her på landsbyens stasjon kobles vognene fra, og lokomotivet går rundt og trekker toget videre i opptil 10 %% fall de siste kilometrene ned mot bredden av innsjøen Achensee. Banens endestasjon ligger vakert til ved alpesjøens strand. Her finnes bevertning og souvenirer å få kjøpt. Banen korresponderer her med en staselig turistbåt: "Achensees hvite Svane", som tar en med på en lang og uforglemmelig tur i storslagen alpenatur.

Det finnes på fjellstasjonen et sidespor ned til et ferjeleie, der det går en ferge som drives av Achensee Skipsfart AG. Allerede tidlig i banens historie oppsto det vidløftige planer om å knytte den avsidesliggende fjelldalen på nordsiden av sjøen til banen, ja det ble sogar planlagt en dampdrevet jernbaneferge videre på den andre siden av sjøen inn i Tyskland. Dette ble dessverre ikke noe av, men en modell av fergen og tegninger av den planlagte forlengelsen kan sees nede i muséet i Jenbach.

Den lille banen kom aldri lenger enn til fjellstasjonen ved ferjeleiet, 6,7 km fra utgangspunktet, men er etter 103 år "still going strong" og har på sine gamle dager opplevd en så enorm popularitet som vel grunnleggerne aldri ville ha kunnet drømme om.

For en jernbaneentusiast er et besøk på Achenseebanen et "must", men det finnes også andre severdigheter når en først er i Jenbach. Ved ØBB's normalsporlinje finner vi Jenbach-Werke AG, som bygger jernbanemateriell og lokomotiver både for landets eget behov og for det internasjonale markedet, og ser man godt etter på den andre siden av ØBB's stasjon ser man Zillertalbanens 760 mm smale spor slynge seg østover langs elven, før denne passerer via en bro og to bånd av stål forsvinner i disen mot Zillertals bratte åser. Men om denne banen skal jeg fortelle senere.



Redd skogen!
Redd ozonlaget!
Redd for ulykker?
Ta heller toget . . .

NSB

